

## „Racionalizacija” ekonomije malog prostora: Srbija i velike sile 1881–1914.\*

Trajan Stojanović

Dobro je poznato, uopšteno govoreći, da je politička borba između Srbije i Austro-Ugarske tokom poslednje četiri decenije koje su prethodile Prvom svetskom ratu dobila i ekonomski karakter. Ono što je manje dobro shvaćeno je to da su se ti ekonomski i politički sukobi u Srbiji odrazili na način koji ukazuje na tesnu interakciju između promena na tri različita nivoa organizacije – prostornom, ekonomskom i društvenom. Predmet ovog rada je uglavnom odnos između dva od ta tri nivoa – prostornog i ekonomskog jer bi sistematsko razmatranje odnosa između promena u karakteru srpskog društva i promena na dva druga nivoa zahtevalo dužu studiju.<sup>1</sup>

Jedan srpski politički i ekonomski mislilac koji će igrati važnu ulogu u srpskoj diplomatiji, Čedomilj Mijatović, pisao je 1867. godine da vrednost kapitalnih investicija u transportni sektor proističe iz toga što se, ukoliko se dobra i ljudi lakše premeštaju i vreme potrebno za obavljanje neke posebne radnje, pa, prema tome verovatno i trošak, smanjuje. U zemlji sa dobrom mrežom puteva, tvrdio je on, “blagostanje se podjednako podeljuje po svim krugovima narodnim”. Dobra i kapitalne investicije, na primer, mogu se premeštati iz mesta gde ih ima u izobilju u mesta gde ih nema. Radna snaga može se iz mesta gde je potražnja za njom mala kretati do mesta gde je velika.<sup>2</sup>

Mijatović se nadao da će poboljšanjem transportnog sistema zemlje raspodeliti blagostanje u Srbiji. Slično većini liberalnih ekonomista on je preuveličavao dobre strane železničkog transporta ne obraćajući dovoljno pažnju na političke i međunarodne prepreke ostvarenju “blagostanja podjednako podeljenog po svim krugovima narodnim”. Naročito je prenebregnuo jedan problem, kome će kasnije naučnici pridati veći značaj. Prema sociologu Emilu Dirckemu, na primer, *dinamička* ili komercijalna i komunikacijska gustina (masa komunikacija svih vrsta po jedinici površine) u datom društvu može rasti sporije od *materijalne* ili demografske gustine.<sup>3</sup> Ekonomisti Mihailo I. Tuhon-Baranovski i Simon Kuznjec su uz to istakli da je veća verovatnoća da će se to dogoditi u teritorijalno i demografski malim nego u velikim zemljama.

---

\* Ovaj ogleđ Trajana Stojanovića (s. Graješnica kod Bitolja 1920 – Grinič, Konektikat 2005), profesora Univerziteta Ratgers u Nju Branzviku (Nju Džerzi, SAD) i jednog od najznačajnijih istraživača u svetskoj historiografiji o Balkanu, izvorno je pročitao kao referat “The ‘Rationalization’ of a Small-Space Economy: Serbia and the Great Powers, 1881–1914” na međunarodnom naučnom skupu *Les Grandes Puissances et la Serbie à la veille de la Première Guerre Mondiale*, održanom u Beogradu 1974, i štampan je u materijalima skupa: Vasa Čubrilović, éd., *Les Grandes Puissances et la Serbie à la veille de la Première Guerre Mondiale* (Belgrade: Académie Serbe des Sciences et des Arts, 1976), pp. 171–85. Autor je rad sa neznatnim dopunama uključio u svoje znamenito delo *Between East and West: The Balkan and Mediterranean Worlds*, Vol. I-IV, (New Rochelle, N. Y: Aristide D. Caratzas, Publisher, 1992-1995). Rad ovde donosimo u srpskom prevodu prof. Veselina Kostića, a zahvaljujući predusretljivosti g. Vlastimira Đokića, vlasnika izdavačke kuće Equilibrium iz Beograda koja ovo delo Trajana Stojanovića upravo priprema za štampu.

Mnogi su i različiti razlozi zbog kojih je mala teritorijalna država – to jest država koja je manja ili ima manje prirodnih bogatstava nego države oko nje – predisponirana da ima ograničeno tržište. Takva država zbog malog ukupnog broja stanovnika čak i ako ima veliku gustinu naseljenosti (za neindustrijske zemlje gustina od preko 30 do 40 osoba po km<sup>2</sup> može se smatrati visokom, a većina balkanskih zemalja koje su sve neindustrijske imala je do 1860. ili 1870. gustinu od 30 osoba), verovatno neće moći da koristi prednosti proizvodnje i organizacije na velikoj osnovi. Budući da ima malu teritoriju i da sa postojećom opremom i veštinama, tehničkim, radnim i upravljačkim, može u ograničenoj meri da iskorišćava prirodna bogatstva, mnogo je verovatnije da će ona osetiti nepovoljne posledice prirodnih kriza (šumski požari, poplave, suše itd.). Nije verovatno da će ona postati veliki proizvođač dobara za vlastiti prostor, a kamoli za druge političke prostore, osim ukoliko joj neka povoljna istorijska okolnost omogući da razvije izvesne veštine za čijim proizvodima postoji znatna potražnja u drugim zemljama, ili, pak, ukoliko joj okolne teritorijalno veće države sa brojnijim stanovništvom iz nekog razloga podare, prećutno ili otvoreno, neki oblik političke povlašćenosti, kao što je status neutralnosti, koji bi je štitio od agresije.

Ali, male države većinom nisu povlašćene na taj način, osim ukoliko uživaju preimućstvo da se nalaze uz more, pa su primorane da svoje sisteme transporta i transformacije (proizvodnje) organizuju uzimajući u obzir potrebe teritorijalno većih i politički snažnijih država. Tako su železničke pruge nicala uz trgovačke puteve između luka i velikih gradova, uz puteve prema centrima rudarstva, i kao spone između trgovačko-industrijskog područja i oblasti u kojima su se proizvodile sirovine i hrana kao što su žitarice. Bilo je verovatnije da će velike, moćne države ili njihovi javni činoci ulagati u transportni sektor (železnice, kanale itd.) neke male, slabe i ekonomski perspektivne ali nerazvijene zemlje, nego u industriju. Sektor u koji su velike, moćne, razvijene države često ulagale i više kapitala kad im je neka mala prostorna ekonomija (ili ekonomija malog prostora) mogla koristiti bila je politička zaštita. Malim državama su pak takva ulaganja bila potrebna. Jer kao što je Kuznjec primetio, one su morale da ulažu u bezbednost, ne srazmerno svojoj teritoriji ili broju svojih stanovnika, nego – ukoliko su to okolnosti dopuštale – skoro srazmerno veličini svojih potencijalnih neprijatelja i njihovih resursa.<sup>4</sup> Kako politička neprijateljstva nisu nikada sasvim nepromenljiva, a prijateljstva nisu sasvim sigurna, male države se, s druge strane, moraju pomiriti sa tim da prihvataju finansijska ulaganja od svakoga ko je rad da ih ponudi, vodeći samo računa o tome da ne postanu zavisne u pogledu pribavljanja ratne opreme od nekog darodavca ili prodavca koji, na podsticaj neke osobene strukture i konjunktura u međunarodnim odnosima, može postati neprijatelj.

Ekonomski razvoj svetskog prostora je neujednačen još otkad je proces ekonomskog razvoja započeo u praistoriji, a sposobnost da se dominira ekonomski izgleda da je uvek donekle značila i sposobnost da se dominira politički, mada obrnuto nije moralo uvek važiti. Ali nijedna politička ili ekonomska dominacija nije trajala zauvek.<sup>5</sup> U najvećem broju slučajeva nije trajala duže od dva, tri ili četiri stoleća. Dominacija je tako po definiciji privremena. Bilo da je političkog ili ekonomskog karaktera, dominiranje s vremenom dovodi do srazmernog slabljenja dominantne sile. Do toga dolazi usled nekoliko različitih, mada povezanih, uslova i procesa: 1) nesposobnosti dominantne države da uvodi političke i/ili ekonomske novine kad jednom izvrši velika ulaganja u postojeće političke i/ili ekonomske institucije; 2) spremnosti suparničkih sila na politička i/ili ekonomska ulaganja u malu zemlju

ili zemlje u kojima je ranije bila dominantna druga sila; 3) spremnosti teritorijalno prostrane i politički velike sile da potencijalnim neprijateljima male snage stavi na raspolaganje kapital i preduzetnička i tehnička znanja kako oni ne bi došli u iskušenje da se svrstaju sa drugom velikom silom; 4) sklonosti malih država da nastoje da se oslobode zavisnosti od samo jednog političkog i ekonomskog pola tako što će svoje ekonomske, političke i kulturne delatnosti zasnovati na jednoj multipolarnoj mreži – odnosno oko jednog političkog a drugog ekonomskog pola, oko dva ili više političkih i dva ili više (istih ili drugih) ekonomskih polova, oko jednog kulturnog pola različitog od političkog ili ekonomskog pola, ili pak na nekoj drugoj kombinaciji tih polova;<sup>6</sup> i 5) šumpeterovske sklonosti malih država da oponašaju velike i moćne države u želji da više ne budu male i slabe. Razume se ti naponi uključuju rizik, rizik da država bude potpuno eliminisana kao politički entitet. Prema tome, neće sve male sile uspeti. Podjednako je, međutim, tačno i to da nijedna velika sila ne može očekivati da će zauvek ostati podjednako ekonomski i politički snažna. Neke velike sile će potpuno nestati kao i neke male države. Osim toga, bez obzira na to da li neka velika sila pruža ili ne pruža ekonomsku ili finansijsku pomoć malim, slabim i privredno nerazvijenim državama ona će na kraju ipak biti manje moćna u poređenju s drugim državama.

Prelazeći sada na slučaj Srbije, možemo primetiti da se ova zemlja u deceniji posle 1900. ili 1903. godine oslobodila političkog, ekonomskog i finansijskog pola koji je predstavljala Austro-Ugarska. Zbog toga što se drznula da to učini, ona je skoro bila uništena kao država. Skoro, ali ne i potpuno – jer je iz te krize izašla kao teritorijalno i demografski veća država, mada sa još više problema nego prethodnica. Ali, kako nam ovde nije svrha da razmatramo države naslednice, vratimo se pitanju kako se Srbija oslobodila austrijsko-ugarskog pola i šta je omogućilo tu političku i ekonomsku promenu.

Promena je ostvarena u deceniji posle 1900, ali ju je pripremila jedna tendencija koja je počela mnogo decenija ranije. Da bismo shvatili kako je bilo moguće transformisati srbijansku ekonomiju i preurediti prostor na kome se ta ekonomija razvila, moramo imati u vidu da su fazi posle 1900. godine prethodile dve druge značajne faze.

Najranija faza bila je obeležena formiranjem gradova i izgradnjom puteva – poboljšanjem kolskog saobraćaja – i trajala je oko pola stoleća, od oko 1830. do početka osamdesetih godina XIX veka. Tokom tog razdoblja sačinjen je i jedan tajni memorandum u kome se pozivalo na definitivno proširenje granica Srbije pripajanjem susednih južnoslovenskih teritorija. U tom memorandumu ili nacrtu – *Načertaniju* Ilije Garašanina iz 1844. – tražio se još i pristup moru, ili bar put-koridor do mora koji bi Srbiji omogućio da se ekonomski osamostali od Austrije. Na početku tog perioda bilo je pokušaja i da se izgradi srpska trgovačka flota na Savi i Dunavu, ali austrijsko Dunavsko parobrodarsko društvo i Ugarsko društvo za rečnu i morsku plovidbu osujećivali su ta nastojanja Srbije pola veka – počevši od tridesetih i četrdesetih godina, a naročito posle 1850. Visoke tarife tih društava, izgleda četiri puta više od tarifa sličnih kompanija u drugim oblastima, imale su za cilj da Srbiju učine zavisnom od trgovinske organizacije Beča, Budimpešte i Trsta, kao i da suštinski onemoguće njene trgovinske kontakte sa Crnim morem.<sup>7</sup> Istom tom cilju je izgleda trebalo da doprinese i to što su na novoprokopanom Sipskom kanalu u Đerdapu, čija je gradnja koštala pet puta više od gradnje tehnički boljeg Kilskog kanala\*, naplaćivane dvostruko više dažbine za prolaz i trostruko više dažbine na tonažu nego na Kilskom kanalu.<sup>8</sup>

Druga faza preuređenja srbijanskog prostora je bila okarakterisana izgradnjom železničkih pruga i razvijanjem male trgovačke flote. Obnavljanje srbijanske rečne trgovačke mornarice je počelo 1893,<sup>9</sup> a izgradnja železnica počela je jednu deceniju ranije. Do druge polovine 1889. Srbija je imala 532,3 km železničkih pruga, 51 železničku stanicu, 27 lokomotiva, 127 putničkih i 702 teretna vagona.<sup>10</sup>

Koliko god da je možda izgradnja železničkih pruga i u drugom smislu izmenila ili nije izmenila srbijansku privredu, ona je izgleda ili olakšala razvoj žitarske privrede ili je došla delimično kao odgovor na potrebu da se razvije žitarska privreda, to znači da zadovolji potrebe populacije koja je rasla i rastućeg udela gradskog stanovništva u ukupnom stanovništvu kao u Sjedinjenim Državama, Kanadi, Argentini, Australiji i mađarskom Alfeldu (Donjim krajevima).<sup>11</sup> Srbija je verovatno u prvo vreme počela da gaji više žitarica zbog toga što je njeno stanovništvo brzo raslo, ali je i sledila primer koji su dale Ugarska i podunavske kneževine kao proizvođači i izvoznici žita. Time se ne želi reći da su železnice izazvale potražnju koje ranije nije bilo, nego da je potražnja žitarica u Evropi bio jedan od činilaca zbog kojih su strane banke pokazale više spremnosti da Srbiju snabdeju sredstvima za gradnju železnica.

Vrednost izvoza žita i brašna iz Srbije između 1. novembra 1861. i 31. oktobra 1862. je iznosila samo 204.218 franaka ili 1,2 odsto ukupne vrednosti srpskog izvoza, a uvoz žita i brašna u to vreme procenjen je na 809.984 franka ili 6,3 odsto ukupnog srpskog uvoza.<sup>12</sup> Tokom 1863. i 1864. godine površina zemlje zasejane žitaricama povećavala se brže nego u prethodnim godinama,<sup>13</sup> a između 1847. i 1867. površina pod žitaricama povećana je za 13 odsto mereno u danima oranja,<sup>14</sup> s tim što je to povećanje verovatno najvećim delom ostvareno između 1862. i 1867.

Međutim, Srbija uprkos obilnoj žetvi 1863. godine nije mogla da susednom Banatu u vreme sušom izazvane gladi 1863–64. isporuči znatno veće količine žita, prosto zato što je još uvek imala premalo puteva sa čvrstom podlogom pogodnih za vuču tereta na veće udaljenosti i što su njena kola bila suviše primitivna, skoro bez ikakvih gvozdениh delova i sa samo približno okruglim točkovima, slična zapadnoevropskim kolima iz XIV i XV veka, a uz to su ih vukle sitne ili spore životinje. Ali u zemlji su se počeli javljati kolari,<sup>15</sup> pravila su se veća i tehnički bolja kola, a kasnije se proširila i mreža puteva sa čvrstom podlogom.

Zasad nemamo podataka na osnovu kojih bi mogli da ustanovimo da li bi putevi sa čvrstom podlogom, dobra kola i veći broj tegleće marve kao zamene za železnicu predstavljali jednako jeftina i efikasna sredstva razvoja srbijanske privrede i omogućili da na istoj površini zemlje živi više ljudi.<sup>16</sup> Međutim, železničke pruge verovatno su omogućavale brži i redovniji transport, pa su ih brojne ličnosti smatrale nosiocem modernizacije (ili evropeizacije, da upotrebimo izraz koji je kasnije potisnuo neodređeniji pojam vesternizacije) ili sredstvom koje podstiče promene druge vrste.

TABELA 1: IZVOZ IZ SRBIJE, 1847–1912.

Vrednost u milionima francuskih franaka u datoj godini ili prosek za date godine

Vrsta izvoznih proizvoda	1847.	1848.	1860.	1862.	1884.	1884–1893.	1894–1905.	1906–1912.
žitarice, drugi poljski, povrtarski i voćarski proizvodi	0,24	0,14		1,07	14,4			
samo žitarice			0,22	0,20		8,0	13,8	33,6
poljski, povrtarski i voćarski proizvodi s izuzetkom žitarica				0,87				
samo voće						10,2	11,2	14,8
živa stoka	11,0	8,0		10,3		17,3	23,3	8,5
stočni proizvodi*				3,2		3,6	8,0	23,3

Postotak od ukupnog izvoza u datoj godini, ili prosečni postotak za date godine

Vrsta izvoznih proizvoda	1847.	1848.	1860.	1862.	1884.	1884–1893.	1894–1905.	1906–1912.
žitarice, drugi poljski, povrtarski i voćarski proizvodi	1,7	1,4						39,7
samo žitarice				1,2				
poljski, povrtarski i voćarski proizvodi s izuzetkom žitarica				5,1				
samo voće								
živa stoka	78,6	80		61,4				10
stočni proizvodi				19,8				15,5

U prvim godinama srbijanskih železnica izvoz cerealija iz Srbije (u to vreme nešto veće zemlje jer su joj 1878. pripojene neke oblasti na jugu) već je bio znatno veći od onoga iz vremena pre 1862. Između 1884. i 1893. na primer, vrednost tog izvoza je iznosila u proseku osam miliona dinara\* godišnje. To ukazuje da su železnice u Srbiji uvedene u povoljnom trenutku, ako ne za sve vidove privrede bar za proizvođače žita koji su imali viškove. Ali, ako su železnički putevi bili činilac od ključnog značaja, očekivalo bi se da je izvoz žitarica posle 1893. rastao još brže. Umesto toga, izvoz cerealija iz Srbije između 1894. i 1905. iznosio je u proseku samo 13,8 miliona dinara godišnje. Tako izgleda da je izvoz žitarica između 1862. i 1893. porastao (bar po vrednosti) četrdeset puta, a između 1894. i 1905. za manje od tri četvrtine. S druge strane, u narednom upola kraćem razdoblju 1906–1912. prosečan godišnji izvoz žitarica se povećao na 33,6 miliona dinara, ili za dva i po puta u odnosu na prethodni period.<sup>17</sup> Ta promena je možda bila delimično rezultat toga što je Srbija između 1908. i 1912. udvostručila dužinu svojih železničkih pruga.<sup>18</sup> Podaci u Tabelama 1 i 2 pokazuju kako je izvoz žitarica iz Srbije između 1847. i 1912. rastao i apsolutno i u odnosu na ukupan izvoz.<sup>19</sup>

Ako je Srbija između 1906. i 1911. bila kadra da se uspešno odupre carinskom ili tarifnom ratu Austro-Ugarske, to je bar donekle zato što su još u periodu 1884–1893. žito, voće i (po apsolutnoj vrednosti) stočni proizvodi uzeti zajedno bili nadmašili udeo žive stoke u njenoj izvoznj privredi (oni su tada dostigli 126 odsto vrednosti izvoza žive stoke i više od polovine vrednosti ukupnog izvoza), dok je u 1862. godini izvoz ovih proizvoda činio samo nešto preko dve petine vrednosti izvoza žive stoke i manje od trećine vrednosti ukupnog izvoza. Srbija je tako sve više izvozila poljoprivredne proizvode koji su konkurisali proizvodima Ugarske. Ipak, ona ih je dok god su austrijsko i ugarsko društvo za plovidbu veštački održavali cenu podvoza do crnomorskih luka na visokom nivou morala izvoziti preko Ugarske u Austriju (odakle je deo redistribuiran u druge zemlje). Tu politiku je osnažio i cenovnik prevoza železničkih direkcija Austro-Ugarske, Srbije, Bugarske i Turske iz 1889. Njime su uvedene diferencijalne stope koje su imale za cilj da odvrate od slanja poljoprivrednih dobara u pravcu Soluna, a da podstaknu uvoz austrougarskih manufakturnih proizvoda u Srbiju, Bugarsku i Tursku.<sup>20</sup> Zbog takvih mera, kao i zbog održavanja tradicionalnih trgovinskih veza, u razdoblju od 1881. do 1893. godine 93 odsto srpskog izvoza (po vrednosti) išlo je u Austro-Ugarsku ili je prolazilo kroz nju. U periodu 1894–1905. taj procenat je iznosio 83,5. Istovremeno, srpski uvoz iz Austro-Ugarske je porastao od 60 odsto koliko je iznosio u periodu 1881–1893. na 66 odsto u periodu 1894–1905.<sup>21</sup>

Godine 1881. srpska vlada je zapravo bila primorana da dâ Austro-Ugarskoj prava najpovlašćenije nacije bez garancija reciprociteta.<sup>22</sup> Na taj način Srbija je držana pod režimom onakvih “kapitulacija” kakve su ometale razvoj manufaktura u Osmanskom carstvu. Osim toga, Austro-Ugarska je povremeno zabranjivala uvoz svinja i goveda iz Srbije, često zbog stvarnih ili navodnih stočnih bolesti, a ponekad čini se i da bi je podsetila na njenu zavisnost od austrougarske ekonomije-prostora. Takva ograničenja su u 1882. godini bila na snazi tokom jedne nedelje, 1883. skoro dve nedelje, a 1884. tokom dva meseca. Godine 1890. te mere su zavođene nekoliko puta; bile su na snazi u poslednjih sedam meseci 1894. i u narednih deset meseci 1895, šest meseci 1896, i u periodima različite dužine u 1898, 1901. i 1902. godini.<sup>23</sup>

U proleće 1905. Srbija je, u želji da se oslobodi zavisnosti od samo jednog političkoekonomskog teritorijalnog pola započela pregovore, a u leto iste godine zaključila je sporazum o carinskoj uniji sa Bugarskom\*. Njime su se dve države dogovorile da jedna drugoj omoguće kupovinu svojih domaćih proizvoda bez carine, a da prema drugim zemljama vode zajedničku carinsku politiku. Austro-Ugarska je, pod izgovorom da taj sporazum narušava njeno pravo najpovlašćenije nacije u odnosima sa Srbijom utvrđeno na Berlinskom kongresu i u zvaničnom ugovoru iz 1881. godine, postavila zahtev da se sve odredbe tog ugovora koje narušavaju njeno pravo ukinu. Tako je i učinjeno.<sup>24</sup> Taj čin predstavljao je politički poraz za Srbiju, ali pitanje je da li bi srpsko-bugarska carinska unija omogućila osetno sniženje troškova po jedinici proizvodnje za prodaju na većem tržištu, s obzirom da su glavni proizvodni viškovi dveju zemalja bili vrlo slični i da stoga nije bilo verovatno da će imati prođu u drugoj članici unije.

Ako nije uspela da carinskom unijom s Bugarskom ostvari težnju da oslobodi zemlju privredne usmerenosti na Austro-Ugarsku, vlada Starih radikala je uspela da stabilizuje srpski državni budžet. Ona je, da bi finansirala svoje naoružanje i poboljšala svoje železnice pokušala da se okrene Francuskoj. Ali Austro-Ugarska je neprijateljskom kampanjom u štampi i pretnjama da će prekinuti trgovinske odnose sa Srbijom ako ona poruči topove iz Francuske 23. maja 1905. oborila Pašičev kabinet. Stranka Starih radikala se, međutim, krajem aprila 1906. godine vratila na vlast, i posle toga je, pristajući da sve svoje narudžbine artiljerijskih oruđa uputi francuskim industrijskim preduzećima, uspela da obezbedi zajam od 95 miliona franaka od Francuske. Taj sporazum je potpisan 12. novembra 1906. Srpska skupština ga je odobrila 25. decembra većinom od trideset pet glasova.

Odgovor Austro-Ugarske na pregovore Srbije sa Francuskom bio je carinski rat onoga tipa kakav smo pomenuli, ali produžen na period od preko pet godina. Taj sukob se ponekad naziva "svinjski rat", a počeo je odlukom Austro-Ugarske da ne obnovi trgovinski sporazum sa Srbijom koji je isticao 1. marta 1906.

Preduzimajući tu meru, Austro-Ugarska je previdela dva značajna činioca: prvo, srpski izvoz se menjao u skladu sa pomeranjem od privrede koja se zasniva prvenstveno na uzgoju stoke ka privredi u kojoj prvenstvo ima obrada zemlje; i drugo, stari radikali bili su ljudi izvanredne odlučnosti i organizacionih sposobnosti.

Teške prilike u kojima se Srbija našla pažljivo je pratio francuski finansijski inspektor u misiji u Beogradu i predstavnik Francuske (postojao je i jedan nemački predstavnik) u Upravi srpskog državnog monopola Žozef Simon (Simon je, tehnički, bio nemi posmatrač, poslat za to da vodi računa da srpska vlada ispunjava obaveze prema poveriocima).<sup>25</sup> "Potpuno neracionalno iskorišćavanje poljoprivrednih bogatstava zemlje, koja se odvoze u ravnice Ugarske zbog sigurnih izgleda na laku (mada ne uvek i unosnu) prodaju", pisao je on, pogoršava i to što mnogi srpski proizvođači često ne znaju kakve su ponuda i tekuće cene na svetskom tržištu i što nema dovoljno pristaništa i skladišta. Zbog ove druge okolnosti proizvođači su bili često primorani da prodaju svoju robu po ceni koja im se ponudi.

Kako je Srpsko brodarsko društvo\* još uvek bilo malo i nedoraslo zadatku brzog prevoza voća, žita i drugih dobara koja su pretila da se nagomilaju, srpska vlada je postigla dogovor sa Rumunskim parobrodarskim društvom o prevozu dobara Savom i Dunavom ka Crnom moru do Suline i sa francuskim brodskim društvom Fresine (*Compagnie Fraissinet*) za

prevoz robe do sredozemnih tržišta preko Soluna. Poslali su predstavnici u Sofiju i Carigrad da ugovore prevoz srpskih dobara bugarskim i turskim prugama, a vlada je za robu namenjenu izvozu cenu podvoza na železnicama smanjila za 50 odsto. Tako je za srpska dobra tražen izlaz na morske luke u Sulini (rečnim putem), Solunu (železnicom) i Varni (železnicom), ali je najveći deo išao uz internacionalizovani Dunav do Regenzburga.

Srpska vlada je Klaničnom akcionarskom društvu uplatila avans od 200.000 dinara\*, a ovo se za uzvrat obavezalo da za izvoz kupuje do deset hiljada svinja godišnje po ceni od 80 para po kilogramu i da seoskim prodavcima plaća u gotovom. Do kraja oktobra 1906. to društvo je izvezlo dvesta tona masti, slanine, šunke i drugih mesnih proizvoda u Alžir, Marselj, Bordo, Hamburg i Antwerpen, a do kraja godine je zaklalo 18.000 svinja i preradilo veći deo u svinjetinu za izvoz.

Vlada je bila podjednako uspešna i u organizovanju izvoza suvih šljiv i pekmeza. Ona je ukazivala seljacima da za te proizvode postoje i druga tržišta i upućivala je posebne inspektore da podstiču seljake da usvoje bolje postupke sortiranja, pripreme i pakovanja svojih proizvoda. Službene novine su počele donositi izveštaje o zalihama i o cenama u svetu. Zahvaljujući tome, seljaci su uspeli da povećaju svoje cene za oko 20 odsto. Ukupni izvoz voća i voćnih proizvoda u 1906. godini porastao je na 65.000 tona, dok je ranije iznosio prosečno 57.000 tona godišnje.

Na veće teškoće se naišlo u organizovanju izvoza goveda. Ali u nastojanju da savlada tu prepreku, vlada je uputila posebne zastupnike u Đenovu, Solun, Pirej i Aleksandriju. U svojim službenim novinama izdavala je posebne brošure i objavljivala izveštaje o trgovini govedima. Osim toga, dala je izvesne koncesije srpskoj Izvoznoj banci da bi je podstakla da se prihvati izvoza goveda u Đenovu i u Aleksandriju. Do kraja decembra 1906. kupljeno je više od 3.000 grla stoke za izvoz, a 1.500 je već bilo izvezeno, uglavnom u Italiju i Egipat.

Vrednost izvoza Srbije je u 1906. godini uprkos carinskom ratu bila otprilike ista kao i prethodne godine. Iz sledeće tabele podataka koje daje Žozef Simon vidi se da se između 1904. i 1907. godine srpski izvoz u Nemačku povećao više od dvanaest puta, u Belgiju više od pedeset šest, a u Englesku skoro hiljadu puta. Trgovina Srbije sa Engleskom, koje 1904. godine skoro nije ni bilo, tako je dostigla nivo na kome je bila njena trgovina sa Nemačkom – bar ona neposredna – u 1904. i 1905. Izvoz u sve druge zemlje izuzev Austro-Ugarske je porastao preko pet puta.

U stvari, Srbija je i pre 1906. godine izvozila velike količine dobara u druge zemlje, ali posredstvom Austro-Ugarske u kojoj su njeni proizvodi ponovo sortirani, prepakivani ili u nekom drugom smislu doterivani da bi imali bolju prođu na tržištu. Na primer, prema podacima srpskog Ministarstva trgovine, vrednost izvoza u Austro-Ugarsku u periodu 1899–1905. je iznosila 396 miliona dinara, ali je od toga 203 miliona – više od polovine – reeksportovano u druge zemlje, naročito u Nemačku i Belgiju. Po tome sudeći, Austro-Ugarska je svojim carinskim ratom izgubila položaj posrednika u trgovini između Srbije i drugih zemalja, a Srbija je uspela da poveća cene svojih proizvoda zahvaljujući poboljšanom sortiranju, pakovanju i drugim novim tržišnim tehnikama. Tako su srpski radnici i preduzetnici verovatno dobili bar deo zarade koja je ranije odlazila austrijskoj i mađarskoj radnoj snazi i preduzetnicima.



TABELA 2: IZVOZ SRBIJE, 1904–1907.  
u francuskim francima

Zemlja izvoza	1904.	1905.	1906.	1907.
Austro-Ugarska	55.350.000	64.712.000	30.032.000	12.932.000
Nemačka	2.606.000	2.116.000	19.053.000	32.925.000
Belgija	230.100	323.100	6.259.000	13.010.000
Engleska	2.500	0	65.560	2.337.000
druge zemlje	3.967.400	4.844.900	16.194.440	20.287.000
<b>Ukupno</b>	<b>62.156.000</b>	<b>71.096.000</b>	<b>71.604.000</b>	<b>81.491.000</b>

To čudo ipak nije bilo čudo. Ono je bilo plod malo redovnije obavljanog rada, smišljenije organizacije, gradnje pristaništa, elevatora, silosa i drugih skladišta, potpunijeg i pouzdanijeg obaveštavanja srpskih seljaka i trgovaca, te osnivanja zvaničnih trgovinskih predstavništava za prikupljanje i širenje informacija u Aleksandriji, Braili, Đenovi, Carigradu, Londonu, Marselju, Berlinu, Briselu, Solunu, Antverpenu, Malti i – 1908. ili početkom 1909 – Odesi.

Mere racionalizacije, sitne kao što su često bile, primenjene su i u manufakturnoj proizvodnji, u zemljoradnji, u bankarstvu, u transportnom sektoru i u tržišnom reklamiranju. To je imalo za posledicu, primetio je Žozef Simon, da je “nacija postala svesna svoje snage i uvidevši prvi put da je njena ranija ekonomska zavisnost od Austrije bila uglavnom posledica njene nepreduzumljivosti, ona se osokolila, počela se spremati za nova pregnuća i povratila nadu u bolju budućnost”. U tome su je, ipak, omela dva događaja. Prvo, Austro-Ugarska nije ratifikovala novi trgovinski ugovor sklopljen sa Srbijom 1. septembra 1908\*. A potom, u oktobru, Dvojna monarhija je anektirala Bosnu i Hercegovinu, bivšu osmansku provinciju na koju je Srbija polagala pravo po etničkoj liniji.

Osim toga, sâm nacrt tog novog trgovinskog sporazuma bio je sačinjen pod pritiskom mađarskog agrarnog lobija. Otuda je njime bio isključen uvoz žive stoke, a uvoz klane stoke ograničen na određeni kontingent – koji je iznosio oko polovine izvoza u Austro-Ugarsku pre carinskog rata – i podvrgnut strogoj veterinarskoj kontroli. Uvozne dažbine su drastično povećane – za neke artikle i sedam puta. Visoke carine na žitarice skoro su onemogućile uvoz tih proizvoda. Srpska vlada je, sa svoje strane, podigla svoju carinu na austrougarske manufakturne proizvode u nastojanju da unapredi prodaju vlastitog šećera, piva, cementa, kožarskih proizvoda, tekstila i druge manufakturne robe.

Pod tim okolnostima, srpske vođe su se počele ozbiljno truditi da pridobiju razumevanje velikih sila za neizdrživu situaciju u kojoj se Srbija našla zbog svog “geografskog položaja” (izraz Žozefa Simona), zavidljivosti svojih suseda i austrougarske beskompromisnosti. Oni su stoga bili željni “da po svaku cenu traže izlaz na more”. Bez pristupa do mora – što je bio srpski cilj bar od četrdesetih godina XIX veka – čak se i njihovi “najistrajniji napori”, strahovali su oni, mogu “izjaloviti” ili ostati “bez stvarnog” ishoda.<sup>26</sup>

Nemački geografi su po tradiciji delili svoje studije na tri dela: *Raum, Wirtschaft i Gesellschaft*.<sup>27</sup> Zalazeći iza te podele, mogla bi se iskazati postavka da preobražaj jednog od ova tri činioca povlači sobom – a možda i zahteva – preobražaj dva ostala. Srpska privreda mogla je biti izmenjena zato što su se izmenile izvesne društvene i institucionalne strukture – usled demografskog rasta, promena u karakteru i veličini porodice, širenja pismenosti, ekspanzije novčane privrede i uspostavljanja srazmerno zdravog bankarskog sistema. Ali promene na nivou društva i ekonomije povlačile su za sobom istovremenu reorganizaciju prostora, jer prostor, privreda i društvo su činioci koji deluju jedni na druge. Trajna ili radikalna promena jednoga ne može postojati bez odgovarajuće promene dva druga činioca.

Pjer Renuven je stoga istakao značaj geografskog položaja (kao i veličine) u ograničavanju onoga što jedna država ili narod može ili ne može da učini. A geografski položaj Srbije, kao što je primetio Žozef Simon, bio je neosporno nepovoljan u postojećem političkom kontekstu. On nije ni odražavao njena nova postignuća, niti je bio u skladu sa težnjama (sve većim očekivanjima) njenih vođa i njenog naroda. Srbija je bila mala kontinentalna država koja je ležala duž jedne obale Save u njenom donjem toku i jedne obale Dunava u njegovom srednjem toku – i to su bile jedine reke u zemlji kojima su mogli ploviti brodovi korišćeni u trgovini sa udaljenim tržištima. Druge države, velike i male, imale su u svom sastavu rečne bazene koji su im omogućavali pristup do mora. Ali, kao što je primetio Renuven, “Država lišena pristupa do mora (Srbija pre 1914; Bolivija pošto je Čile 1884. anektirao primorsko područje Antofagaste) ima razloga da se plaši da će njena spoljna trgovina biti paralisana jer je u slučaju političke napetosti veoma izložena ‘ekonomskim pritiscima’.”<sup>28</sup>

Pošto su političke i intelektualne vođe Srbije razmišljale u opštim prostorno-ekonomsko-društvenim okvirima, one su nastojale da produže i da poboljšaju železničke linije u zemlji, da promene neke pruge i da rekonstruišu mostove na linijama za Carigrad i Solun kako bi ih osposobili za brže vozove i veća opterećenja.<sup>29</sup> Godine 1912, međutim, srpski geograf Jovan Cvijić je primetio da prevoz goveda železnicom od Beograda do Soluna, a potom brodom do Napulja ili do Đenove obično traje 20–27 dana i da je štetan po zdravlje stoke. Ako bi se goveda slala preko neke luke u Albaniji (San Đovani di Medua ili, na albanskom, Shën Gjini) ili Crnoj Gori (Bar), a zatim italijanskom železnicom, ona bi u Đenovu ili u Napulj stizala za pet do šest dana. Cvijić je stoga tvrdio da je sticanje jednog dela albanske obale za Srbiju “anti-etnografska nužnost”, da su Srbiji u najmanju ruku potrebna ekonomska prava u Albaniji i pravo neometanog saobraćaja preko albanske teritorije.<sup>30</sup>

Tokom Balkanskog rata, vođenog iste godine, maksimalni javni cilj srpske vlade u pogledu pristupa Jadranu bila je podela Albanije između Grčke, Srbije i Crne Gore. Njen minimalni javni cilj bilo je sticanje luke San Đovani di Medua ili Drača (Durrës) i jednog pojasa oko dotične luke, kao i prava tranzita preko albanske teritorije koje bi joj obezbedilo

slobodan pristup moru.<sup>31</sup> Ona se stoga, počev još od pre 1908. godine zalagala za izgradnju železničke pruge od Prahova, na granici sa Rumunijom, do Niša i dalje do Mrdara, na tadašnjoj turskoj granici – pruge koja bi išla južno od Novopazarskog sandžaka na koji je Austro-Ugarska polagala posebna prava. Francuska je podržala taj projekat, ali Turska se usprotivila, a austrougarska vlada bila je protiv bilo kakvog projekta koji bi mogao doneti nešto racionalniju organizaciju srbijanskog prostora ukoliko Austro-Ugarska u toj organizaciji ne bi imala ključnu ulogu. Otuda je krajem 1912, u vreme kada je Srbija bila zaposela najveći deo severne polovine Makedonije, Dvojna monarhija bila voljna da podrži zahtev Srbije za korišćenje Solunske luke, koja je trebalo da dobije status slobodne luke pod zajedničkom upravom balkanskih država a pod predsedništvom Austro-Ugarske.<sup>32</sup> Što se tiče Italije, ona je bila za izgradnju mreže saobraćajnica između Dunava i Jadrana koja bi unapredila njene interese u Albaniji, pri čemu je, smatrala je ona, železničke veze između Dunava i Jadrana trebalo organizovati “po uzoru na mandžurijske železnice”.<sup>33</sup>

Austrougarskom protivljenju srpskim prostorno-ekonomskim i političkim planovima se pridružio i britanski ambasador u Beogradu ser Ralf Padžet, koji je svom francuskom kolegi rekao da njegovo Ministarstvo spoljnih poslova čak i na minimalne zahteve Srbije gleda kao na “čistu ludost”. Padžet je izveštavao svoju vladu da su Srbi “sasvim izgubili glavu” u svojim “vizijama o plavim morima i srpskim brodovima koji pristižu donoseći blago Indije.”<sup>34</sup> Francuski ambasador u Beogradu čak je pisao o izvesnoj “anglo-austrijskoj kampanji zastrašivanja” koja se vodi protiv Srbije, zbog čega se govorilo da njene vođe osećaju “istu odbojnost prema Engleskoj kao i prema Italiji” i da na Padžeta gledaju kao na “većeg Austrijanca od Austrijanaca i Nemca od Nemaca”.<sup>35</sup> Ali, pritisnuta od strane Rusije da izbegne provociranje Austro-Ugarske, svesna da se Italija zauzima za dunavsko-jadransku železnicu u nameri da unapredi svoju trgovinu i politiku u toj oblasti možda čak i na uštrb Srbije, i shvatajući da posedovanje samo jedne luke na južnom Jadranu bez teritorije do te luke ne bi oslobodilo Srbiju austrougarske kontrole, srpska vlada je odlučila da se trenutno zadovolji slobodnim trgovinskim pristupom Solunu.<sup>36</sup>

Problem “racionalizacije” prostora, ekonomije i društva nikada se ne rešava jednom za svagda. Svako novo rešenje ili veća promena zahteva druga rešenja i promene, a ako se oni uvedu pre nagljeno može nastati haos. Na primer, glavne srbijanske železničke stanice, a naročito centralna beogradska, bile su krajem 1913. i početkom 1914. godine jako opterećene zbog balkanskih ratova i potonje demobilizacije, pa je bilo neophodno da se smanji protok saobraćaja iz Austro-Ugarske prema Srbiji. To je opet prouzrokovalo zagušenje nekih stanica u Ugarskoj, a saobraćaj između Marija-Tereziopolja (Subotice – prim. ur.) i Zemuna morao se potpuno obustaviti.

Nastojeći da otklone zagušenje na svojoj teritoriji, srpske železnice su u januaru i februaru 1914. obustavile trgovinski saobraćaj u trajanju od trideset dva dana. Ugarske železnice su, sa svoje strane, obustavile trgovinski saobraćaj sa Srbijom na dve nedelje. Razdražene jedna na drugu, te dve železničke direkcije nisu se mnogo trudile da usaglase svoje mere.<sup>37</sup>

Posle restrukturiranja iz prethodne decenije, srbijanski prostor je 1914. godine bio dezorganizovan – ne samo zbog zagušenja železničkih veza nego i zbog teškoća u upravljanju novozaposednutim teritorijama. Ako je cilj srpske vlade bio da racionalizuje svoj prostor i integriše svoj prostor, ekonomiju i društvo teško je zamisliti kako je ona taj cilj

mogla da pomiri s trećim ratom koji je usledio neposredno posle dva Balkanska rata. U srpskom slučaju, za racionalizaciju je bio potreban mir, ne mir zauvek, pošto države žele mir samo onoliko dugo dok to odgovara njihovim političkim interesima, nego mir od bar nekoliko godina.

Ali postupci Srbije bili su neoprostivi. Ona se za samo jednu deceniju kao što je to pokazala Ljiljana Aleksić-Pejković oslobodila usmerenja na bipolarni austrijsko-ugarski prostor tako što je obezbedila francuske zajmove za svoju odbranu i ulaganja u javne radove, rudarstvo, bankarstvo i izvozno preduzetništvo. Time se izložila francuskim diplomatskim pritiscima.<sup>38</sup> Ali između 1906. i 1912. godine trgovina Srbije je dobila multipolarno usmerenje. I srpska spoljna politika je mogla takođe dobiti multipolarno usmerenje, da Austro-Ugarska nije tako revnosno nastojala (verovatno zato što je sama bila bipolarni – austrijski i ugarski – entitet) da održi uslove pod kojima će Srbija i dalje biti podređena austrijsko-ugarskom političkom i ekonomskom prostoru.

## Beleške

---

<sup>1</sup> Zahvalan sam Savetu za naučno-istraživački rad Univerziteta Ratgers što mi je dodelio sredstva za istraživanja i putovanja koja su mi pomogla da pripremim ovu studiju i da učestvujem na međunarodnom naučnom skupu koji je u septembru 1974. organizovala Srpska akademija nauka i umetnosti u Beogradu s temom *Les Grandes Puissances et la Serbie à la veille de la Première Guerre Mondiale*.

<sup>2</sup> Čedomilij Mijatović, *Izvod iz politične ekonomike* (Beograd: Državna štamparija, 1867), str. 131–32.

<sup>3</sup> Emile Durkheim, *Les Règles de la méthode sociologique*, 14. izd. (Paris: Presses Universitaires de France, 1960) 112–14. Prvo izdanje ove knjige objavio je 1895. godine izdavač Félix Alcan.

<sup>4</sup> Mikhaylo I. Tuhon-Baranovsky, "Periodic Industrial Crises", *Annals of the Ukrainian Academy of Arts and Sciences in the U. S.*, III, 3 (9) (Spring 1954), str. 749; Simon Kuznets, "Economic Growth of Small Nations", u: Eliezer Kaplan School of Economics and Social Sciences of the Hebrew University, *The Challenge of Development: A Symposium Held in Jerusalem, June 26–27, 1957* (Jerusalem, 1958) 9–25.

<sup>5</sup> Alain Cotta, "Le déclin de la domination économique d'une nation", *Revue d'économie politique*, LXX, 1 (janv.–févr. 1960) 35–68.

<sup>6</sup> *Loc. cit.*; Andreas Predöhl, *Aussenwirtschaft: Weltwirtschaft, Handelspolitik und Währungspolitik* (Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht, 1949).

<sup>7</sup> Archives du Ministère des Affaires Etrangères (Paris), Correspondance Commerciale (dalje, Af. Etr., CC), Belgrade, II, fol. 34–35, Théodore Goepf, 22. juna 1850; II, fol. 142, Goepf, 26.

---

avgusta 1850; Af. Etr., CC, Belgrade, VI, fol. 397–98, Richemont, 23. januara 1885; Dragomir Arnaoutovitch, *Histoire des chemins de fer yougoslaves 1825–1937* (Paris: Dunod, 1937) 197.

\* Morski kanal koji povezuje Kijski zaliv u Baltičkom moru sa ušćem reke Labe u Severnom moru, građen od 1887. do 1895. godine. (Prim. ur.)

<sup>8</sup> David Mitrany, *The Effects of the War in Southeastern Europe* (New Haven: Yale University Press, 1930) 44.

<sup>9</sup> Velizar Yankovitch, "Le problème de notre navigation fluviale", u: *Livre jubilaire des chemins de fer d'Etat du Royaume de Yougoslavie* (Belgrade: Imprimerie "Vreme", 1929) 268–77.

<sup>10</sup> Arnaoutovitch, *Histoire des chemins de fer yougoslaves*, 163.

<sup>11</sup> A. N. J. Den Hollander, "The Great Hungarian Plain: A European Frontier Area", *Comparative Studies in Society and History*, III (1960–1961), str. 160 (74–88, 155–69); Albert Fishlow, *American Railroads and the Transformation of the Ante-Bellum Economy* (Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1965) 163–204.

<sup>12</sup> Af. Etr., CC, Belgrade, III, fol. 22–23, Botmiliau, 1. maja 1863.

<sup>13</sup> *Ibid.*, fol. 280–81, Botmiliau, 27. septembra 1864.

<sup>14</sup> Nikola Vučo, *Privredna istorija Srbije do Prvog svetskog rata* (Beograd: Naučna knjiga, 1955) 184–85.

<sup>15</sup> Af. Etr., CC, Belgrade, IV, fol. 1–2, Botmiliau, 17. januara 1865.

<sup>16</sup> Videti o tezi da su u Sjedinjenim Državama vodeni putevi i kanali mogli da približno podjednako efikasno i uz približno iste troškove vrše funkciju železničkih pruga u: Robert William Fogel, *Railroads and American Economic Growth: Essays in Economic History* (Baltimore: Johns Hopkins Press, 1964), str. 207–37.

\* Od 1873. godine, kada je Srbija pristupila Latinskoj uniji, dinar je bio ekvivalent francuskog franka. (Prim. ur.)

\* Koža, rogovi, dlaka, papci itd. (Prim. ur.)

<sup>17</sup> Costa Stoyanovitch, *Economic Problems of Serbia* (Paris, 1919) 45–46.

<sup>18</sup> John R. Lampe, "Serbia, 1878–1912", u: Rondo Cameron, ur., *Banking and Economic Development: Some Lessons of History* (New York: Oxford University Press, 1972) 133.

<sup>19</sup> Tabele su zasnovane na izvorima navedenim u napomenama 6, 11 i 16, kao i na Vučo, *Privredna istorija Srbije*, str. 224–25.

<sup>20</sup> Af. Etr., CC, Belgrade, VII, fol. 415–16, Petrimonio, 12. maja 1889; fol. 223, kopija Petrimonijevog izveštaja poslatog uz njegovo pismo od 28. juna 1889.

<sup>21</sup> Stoyanovitch, *Economic Problems of Serbia*, 42–43, 47–48.

---

<sup>22</sup> Dragoslav Janković, *O političkim strankama u Srbiji XIX veka* (Beograd: Prosveta, 1951) 136–37.

<sup>23</sup> Stoyanovitch, *Economic Problems of Serbia*, 47–48.

\* U martu 1904. godine Srbija i Bugarska su pored tajnog “Saveznog dogovora” političkog karaktera zaključile i javni, “Prijateljski dogovor” ekonomsko-kulturnog karaktera. Posle izvesnog oklevanja srpske strane, 9/22. jula 1905. zaključen je i ugovor o carinskom savezu koji je imao osnovu u “Prijateljskom dogovoru” iz 1904. (Prim. ur.)

<sup>24</sup> Jacob Viner, *The Customs Union Issue* (New York: Carnegie Endowment for International Peace, 1950) 9–10.

<sup>25</sup> Archives du Ministère des Affaires Etrangères (Paris), Archives Diplomatiques (dalje, Af. Etr., AD), N. S., Serbie, XXVI, fol. 202–3, dopis Louisa Descosa (poslanika u Srbiji) francuskom Ministarstvu spoljnih poslova od 19. januara 1911.

\* Zvanično osnovano 1890, a stvarno počelo sa radom 1893. godine. (Prim. ur.)

\* Vlada je tu sumu stavila Klanici na raspolaganje iz vanrednog kredita od 500.000 dinara koji je dobila početkom avgusta 1906. (Prim. ur.)

\* Taj ugovor potpisan je 1/14. marta 1908. u Beču, prihvaćen je u srpskoj skupštini 18. avgusta, a privremeno je stupio na snagu 1. septembra 1908. (Prim. ur.)

<sup>26</sup> *Ibid.*, fol. 41–59, Joseph Simon, “Note sur la situation économique et financière de la Serbie de 1906 à 1908”, 16. marta 1909.

<sup>27</sup> To je često naglašavao na svojim seminarima u Ecole Pratique des Hautes Etudes Fernan Brodel u periodu 1949–1952.

<sup>28</sup> Pierre Renouvin, “Première partie: les forces profondes”, u: Pierre Renouvin i Jean-Baptiste Duroselle, *Introduction à l'histoire des relations internationales* (Paris: Armand Colin, 1964) 15.

<sup>29</sup> Af. Etr., AD, N. S., Serbie, XXI, fol. 20, Descos Ministarstvu spoljnih poslova, 6. juna 1909.

<sup>30</sup> Jovan Cvijić, “Izlazak Srbije na Jadransko more”, *Govori i članci*, 2 toma (Beograd: Napredak, 1921), II, 9–25. Cvijić je ovaj članak prvo objavio na nemačkom u *Petermanns Geographische Mitteilungen*, sveska za decembar 1912, a zatim u prevodu i sa novim primedbama u *Glasniku Srpskog geografskog društva* za 1912.

<sup>31</sup> Ministère des Affaires Etrangères, Commission de la publication des documents relatifs aux origines de la Guerre de 1914, *Documents diplomatiques français (1871–1914)* IV. (1er octobre 1912 – 4 décembre 1912) (Paris: Imprimerie Nationale, 1932) str. 477, No. 467, Descos – Poenkareu, D. No. 166, Beograd, 15. novembra 1912; str. 484, No. 472, Descos – Poenkareu, T. No. 96, Beograd, 16. novembra 1912.

---

<sup>32</sup> Arthur J. May, "Trans-Balkan Railway Schemes", *Journal of Modern History*, XXIV, 4 (December 1952) 354–59.

<sup>33</sup> *Documents diplomatiques français (1871–1914)*, IV, 578, No. 581, Descos Poenkareu, T. No. 120, 121 i 122, Beograd, 27 novembra 1912, 8:30<sup>h</sup>.

<sup>34</sup> *Ibid.*, str. 496, Descos – Poenkareu, T. No. 100, Beograd, 18 novembra 1912; George Peabody Gooch and Harold Temperley, eds., with the assistance of Lillian M. Penson, *British Documents on the Origins of the War, 1898–1914*, Vol. IX, Part 2 (Printed and published by His Majesty's Stationery Office, London 1934), str. 234, No. 313, pismo pisano u Beogradu 30. novembra 1912.

<sup>35</sup> *Documents diplomatiques français (1871–1914)*, V. (5 décembre 1912 – 14 mars 1913) (Paris: Imprimerie Nationale, 1933), str. 106, No. 88, Descos – Poenkareu, D. No. 193, Beograd, 18. decembra 1912.

<sup>36</sup> *Ibid.*, str. 169, No. 149, Descos – Poenkareu, D. No. 202, Beograd, 30. decembra 1912.

<sup>37</sup> Af. Etr., AD, N. S., Serbie, XXVI, fol. 208–9, Alfred Dumaine; fol. 210, Descos, Beograd, 23. februara 1914.

<sup>38</sup> Liljana Aleksić-Pejković, *Odnosi Srbije sa Francuskom i Engleskom 1903–1914* (Beograd: Istorijski institut, 1965). Više od polovine knjige (od 380. do 836. str.) posvećeno je reakciji britanske i francuske vlade na težnju Srbije da dobije pristup moru.

Preveo s engleskog Veselin Kostić

Copyright © za srpsko izdanje  
Equilibrium, Vlastimir Đokić  
samostalni izdavač, 2011.